

ВЕСЕННИЙ МАРАФОН

Денис Орлов, Александр Пикуленко

*Музей истории советского ралли Александра Кириллова (www.sovietrally.ru),
Ford Motor Co., www.flickr.com, www.newspress.co.uk
Благодарим Сергея Ушакова и Российскую автомобильную федерацию
за помощь в подготовке материала*

В нынешнем году исполнилось 40 лет самому грандиозному событию в мире автомобильного спорта – ралли-марафону Лондон – Мехико. Он финишировал 27 мая 1970 года на стадионе «Ацтека» в мексиканской столице. В числе 23 экипажей из 96 стартовавших, оказались и три наших – на «Москвичах-412». Данный материал представляет собой развернутый вариант публикации, размещенной в газете «Авторевю» №12 2010.

На футбол!

Двадцать шесть тысяч километров, 25 стран, два континента – шутка ли! Однако хозяин британского таблоида The Daily Mirror сэр Макс Айткин ухватился за идею промоутера Уилтона Диксона и гонщика Педди Хопкирка – его привлек символический подтекст. В 1966-м британская сборная в родных стенах стала чемпионом мира по футболу. Теперь, в преддверии чемпионата мира 1970 года, автомобильный марафон как бы передавал эстафету Мексике. Это будет World Cup Rally 70, по аналогии с 1970 World Cup Soccer. Старт со стадиона «Уэмбли» в Лондоне, финиш на стадионе «Ацтека», в Мехико! В первую очередь, битва готовилась между двумя крупнейшими игроками на британском рынке, Ford Motor Co. и British Leyland Motor Corporation (BLMC). Так случилось, что в дуэль вмешалась заводская команда Citroen – незадолго до этого ее лидер Рене Траутман стал чемпионом Европы по ралли. Ну и наши вклинились – внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» почувствовало вкус к подобным мероприятиям после успешного выступления команды АЗЛК в марафоне Лондон – Сидней в 1968 году, где наши заняли 4-е место в командном зачете. Теперь шансы повышались, поскольку был введен зачет и по классам. «Москвичи» попадали в класс автомобилей с двигателями рабочим объемом цилиндров от 1301 до 1600 кубических сантиметров. В нем стартовало более 20 машин, по большей части представленные куда скромнее, и без мощной заводской опеки. Всего же 19 апреля 1970 года на стадионе Уэмбли собралось 96 экипажей 26 марок. Машины были на любой вкус, от Rolls-Royce Silver Cloud до багги с агрегатами от Volkswagen.

Жестких требований к автомобилям не предъявлялось – совершенствуй конструкцию, насколько хватит фантазии. Собственно, так крохотные Ford Escort и обзавелись моторами 1850 см³ от более крупной модели Cortina GT, пятиступенчатыми коробками передач ZF и задними мостами, тоже от Cortina GT.

Под гербом Ford Motor Co., помимо британцев, собрались легионеры со всей Европы: поляк Собеслав Засада, бельгиец Жильбер Степелэр, швед Гуннар Палм... И целая дружина финнов: Рауно Аалтонен, Ханну Миккола, Тимо Мякинен. Особенно разозлило конкурентов из BLMC, что теперь на «форде» ехал экипаж Рауно Аалтонен – Генри Лиддон, в 1967 году победивший в ралли Монте-Карло на Mini Cooper. Для Аалтонена, придумавшего особый стиль езды на переднем приводе с левой ногой на тормозе, пересаживание на классический Escort означало полнейшее переучивание. А еще в фордовской команде шел довольно необычный экипаж в составе ирландского раллиста Тони Фолла и... самого результативного голеадора футбольной сборной Великобритании, нападающего

«Тотенхэм Хотспура» Джимми Гривза. И в багажнике Escort Гривза лежал кусок газона со стадиона Уэмбли, который он намеревался вживить в газон поля стадиона Ацтека. Джимми даже брал уроки раллийной езды у руководителя фордовской команды Стюарта Тюрнера. Это привело к тому, что в караване марафона Гривза прозвали «лучшим гонщиком среди футболистов». Впрочем, ни на одном из спецучастков он так и не сидел за рулем, хотя его экипаж пришел к финишу шестым.

Команда Ford считалась безусловным фаворитом. Впрочем, на такой дистанции трудно что-либо предсказать. И все же, крупное букмекерское агентство Ladbroke's принимало ставки на победу Пэдди Хопкирка 10:1, Роджера Кларка и Рауно Аалтонена 11:1, Джимми Гривза, Ханну Миккола и Тимо Мяккинена 12:1.

«Меня? Десять к одному? – удивлялся Пэдди Хопкирк. – Сумасшедшие! 16 000 миль тяжелейших дорог! Я бы не поставил и 100 против одного».

Русская команда

Успех в марафоне открывал внешнеторговому объединению «Автоэкспорт» латиноамериканский рынок, и будущий товар следовало показать лицом. С самого начала решили участвовать на практически серийных машинах. Разве назовешь глубокой подготовкой сплошную проварку швов кузова, установку защиты картера, каркаса безопасности, маслорадиатора, дополнительного 75-литрового бака, рессор от универсала и тщательную проверку собранного автомобиля?

Стратегию «Автоэкспорта» раскусили и соперники. И вот уже выступавшая в составе команды ВЛМС модистка Розмари Смит раздает интервью в духе: «Это было суровое, тяжело протекавшее ралли, и хорошо, что British Leyland строит такие машины, как мой Austin Maxi, которые, не требуя какой-то особой подготовки, способны доехать до призов». Конечно, дама лукавила – ВЛМС подняла мощность мотора Maxi до 95 л.с. и испытала шасси на танковом полигоне. Со слов миссис Смит, ее донимали только проколы шин, да однажды лопнул ремень вентилятора. Гламурный экипаж Розмари Смит/Эллис Уотсон/Жинетт Дерулан финишировал в Мехико десятым в общей классификации. «Баббы», над которыми вначале наши посмеивались, выступали в том же классе, что и «Москвичи-412». А лучший из наших экипажей пришел 12-м. Это было обидно.

Что же все-таки это за машины? Обратимся к дневниковым записям одного из участников марафона, Виктора Щавелева. Двигатели готовил Уфимский моторный завод, и они не претерпели почти никаких переделок. Их только более тщательно собрали и обкатали (6000 км). После обкатки двигатели выдавали мощность 80—81 л.с. Испытания моторов в барокамере показали, что на пятикилометровой высоте их мощность снижается до 16—18 л.с. Тогда лаборатория двигателей АЗЛК совместно с Ленинградским карбюраторным заводом и НАМИ разработали высотные корректоры, позволявшие вручную дозировать подачу топлива и удерживать мощность в 30—35 л.с.

В команде шли пять «боевых» седанов «Москвич-412» и два универсала-технички «Москвич-427». Перед погрузкой на судно в Бразилию, технички загонят на весы – без бензина, экипажа и личных вещей механиков одна покажет 2527, другая – 2564 кг. Еще две запасных «технички» ожидали в Южной Америке. И не зря. Из четырех машин поддержки одна будет разбита, в другой прогорит поршень.

Советской спортивной делегацией руководил преподаватель Московского авиационного института, мастер спорта СССР Карл Сочнов. Опытный раллист, с 1968 года он являлся одним из тренеров сборной команды страны. Трудно, не будучи знакомым с раллийной кухней, представить весь объем выпавший на его плечи подготовительной работы. С поправкой на извечную нашу нерасторопность и желание сэкономить на мелочах. Так вышло с топливом – чтобы пользоваться услугами титульного заправщика пробега, Castrol, «Автоэкспорту» требовалось за два месяца уведомить фирму. Наудачу, по пред-

ложению сотрудника торгпредства СССР в Великобритании Комаревского, обратились в лондонский офис Shell. В ответ клерк выдал большой пакет наклеек со знаменитым изображением желтой раковины: разместите на всех ваших автомобилях! И ни разу на протяжении всей дистанции советская команда не испытывала проблем с топливом – их ждали на каждой бензоколонке этой фирмы.

Сочнов полагал, что в соревновании такого масштаба должны участвовать гонщики со всего Союза. В первую очередь, под этим подразумевались прибалты, такие как Уно Аава и Стасис Брундза. Уно Аава, например, принимал участие в легендировании латиноамериканского отрезка маршрута. Руководство АЗЛК же считало – и небезосновательно – что выступать на «Москвичах» следует заводским спортсменам. Расхождение во взглядах осложняло и без того непростые отношения Сочнова с командой. Один из конфликтов произошел в Рио-де-Жанейро 2 мая, когда команда ждала автомобили, шедшие в Латинскую Америку через океан. Представитель торгпредства угостил ребят по случаю Первомай. Сочнов запротестовал – спортивный режим! Грозился составить отчет. Представитель, оказавшийся капитаном соответствующих органов, успокоил гонщиков: все равно мне составлять на вас рапорт, напишу, что все проходило в пределах приличий. Позднее, уже на корабле, переправлявшем участников марафона в Панаму, Сочнов примерил роль капитана пиратского брига, усмиряющего разгулявшихся флибустьеров – гонщики решили немного расслабиться после напряженного южноамериканского участка. Кое-кому из них конфликт с Сочновым аукнется по возвращении в Союз.

Командную тактику, оправдавшую себя на марафоне Лондон – Сидней, выбрали и на этот раз. Идя плотной группой, получаешь возможность оказывать помощь друг другу. Увеличивается шанс финишировать как можно большим числом экипажей. И как в 1968-м, в каждом – по три человека. Слишком тяжелы условия. Но Сочнов предлагает рискнуть, из наиболее подготовленных раллистов сформировать двухместный экипаж. Машина станет легче, они смогут бороться за абсолютный зачет. В «Автоэкспорте», скрепя сердце, соглашаются: чем черт не шутит?

Этот экипаж был посеян под номером 84. Оба пилота, и мастер спорта международного класса Эммануил Лифшиц, и заслуженный мастер спорта СССР Виктор Щавелев, имели за плечами опыт марафона Лондон-Сидней. Оба работали на АЗЛК, первый водителем-испытателем, второй – инженером-конструктором. Их титулов хватило бы на десяток первоклассных спортсменов: чемпионы страны по ралли и шоссейно-кольцевым гонкам, победители международных ралли «Русская зима» 1965 года, многочисленные призеры первенств СССР.

Номер 21 достался экипажу мастера спорта СССР Ивана Астафьева, мастера спорта СССР Александра Сафонова и кандидата в мастера спорта СССР Геннадия Гаркуши. Все они – инженеры-испытатели АЗЛК.

Под 28-м номером шел экипаж в составе таксиста из Вильнюса мастера спорта СССР Леонтия Потапчика, водителя-испытателя АЗЛК мастера спорта международного класса Юрия Лесовского и шофера таксомоторного парка из г. Львова мастера спорта международного класса Эдуарда Баженова.

В экипаже № 40 шли испытатель НАМИ заслуженный мистер спорта СССР Сергей Тенишев, инженер-механик НАМИ мастер спорта международного класса Валентин Кислых и работник министерства внешней торговли мастер спорта СССР Валерий Широченков.

Наконец, экипаж № 71 состоял из таллиннского таксиста мастера спорта СССР Гунара Хольма, инженера-технолога Каунасского радиозавода мастера спорта СССР Каститиса Гирдаускаса, а третьим в составе экипажа шел водитель-испытатель АЗЛК мастер спорта СССР Владимир Бубнов. Он, пожалуй, единственный, кто в этом экипаже досконально знал машину, поскольку Гирдаускас до этого гонялся на «Запорожцах», а Хольм – преимущественно на «Волгах».

Экипажи техничек составили опытные спортсмены и механики Константин Акилов, Евгений Андреев, Юрий Полторацкий, Александр Терехин и, собственно, руководить команды Карл Сочнов.

Нельзя не упомянуть еще одного гонщика, поляка Собеслава Засаду. Он серьезно выручил нашу команду, обеспечив фордовской скоростной стенограммой на американский участок гонки. По сути, помог конкурентам. Зная об этом, удивляешься мелькающим в Сети мелочным комментариям вроде «а вот наши помогали Засаде ставить новую стойку подвески, потеряли время и упустили свою победу!»

К слову, у Леонтия Потапчика жена была полька, и он с Марексом Ваховским, штурманом Засады, легко общался по польски. Словом, это были довольно необычные отношения, которые вряд ли бы одобрили в фордовской команде, узнай о них.

Европейский участок наши прошли без скоростной стенограммы. Для ее составления требовалось, самое малое, пройти маршрут гонщику, знакомому со стилем езды остальных пилотов. Однако и написанная Широченковым и Кислых легенда не подвела.

...Житель города Кашкайш Карлос Гуэрра вспоминал, как встречали спортсменов в Лиссабоне 25 апреля 1970 года.

«Поговаривали, что русских вообще не пропустят через границу, поскольку все они ярые коммунисты. Но они прибыли, и остановились у бензоколонки, служившей пунктом сбора. Русские выглядели настороженными. Вероятно, думали, что все португальцы – ярые фашисты». С 1933 по 1974 год в Португалии сохранялся фашистский режим диктатора Салазара. Соблюдая международные правила гостеприимства, диктатура была вынуждена впервые за долгое время поднять советский флаг.

Европейская секция

Приключения начались! Экипаж под номером 1 миллионера Бобби Буханана-Михаэльсона замер в 150 метрах от стадиона «Уэмбли». В его Triumph 2500PI Mk II забарахлил впрыск Lucas – ахиллесова пята этой модели. Стадион встретил сообщение комментатора об этом конфузе дружным хохотом.

Форсунку заменили, но через три мили на Харроу-роуд за превышение скорости экипаж миллионера остановил полицейский. К слову, экипаж Тенишева на улицах Лондона полиция останавливала дважды, и по той же причине. Как результат – 18 штрафных очков.

Казус случился и с экипажем, который возглавлял легендарный австралиец Джек Мюррей. За ним закрепилось прозвище «Геленит», поскольку однажды он расчистил завал на трассе при помощи взрывчатки. И с тех пор почерком этого уже при сединах раллиста стало разбрасывание из окна стартующего автомобиля петард. Одна из петард угодила в пятилетнего мальчика. По счастью, больше напугав того.

Взрывчатка... И впрямь, у наших гонщиков возникали параллели с сюжетом фильма «Плата за страх». Главный герой, его играл Ив Монтан, за гроши подряжается провезти по горной дороге цистерну с нитроглицерином – взрывчаткой, детонирующей от малейшего толчка. Эта лента в 1960-е прошла в советском прокате с невероятным успехом. С одной стороны, члены команды АЗЛК брали перед гонкой повышенные обязательства ко дню рождения В.И.Ленина (в канун празднования его 100-летия команда продиралась сквозь густейший туман по серпантинам Черногорья). С другой, наши парни узнавали, что за каждый СУ положены призовые 250 фунтов стерлингов.

Протяженность европейского отрезка составляла 7342 км, Маршрут: Лондон – Дувр – Булонь-сюр-Мер – Мангейм – Мюнхен – Вена – Будапешт – Белград – София – Триест – Генуя – Тулуза – По – Бургос – Саламанка – Лиссабон.

Поначалу гонка проходила по хорошим дорогам. Так, один из пунктов контроля времени располагался у проходной завода BMW в Мюнхене. Первый из пяти скоростных

участков («примов») ожидал спортсменов только в Югославии, после города Скопье. В Черногории мальчишки закидывали экипажи камнями.

...Fiat 2300 с кувейтским экипажем братьев Шергер попал не на тот автобан и затерялся где-то в Германии. Экипаж Басс/Уэрринг на BMW 2002 Ti судьи... вычеркнули из состава участников, хотя он исправно отмечался на КВ и как ни в чем не бывало, отматывал километры по направлению к Лиссабону. Потом, правда, разобрались – в Лиссабоне он был 40-м.

Гоночный пелетон порой напоминал шайку отчаянных шалопаев. Ехали без шлемов, с непристегнутыми ремнями, снимая попутно кино, раздавая автографы и заигрывая с полицейскими (итальянские карабинеры долго убеждали Аалтонена, что их Alfa Romeo «сделает» Escort). Интересная деталь: чтобы избежать стихийных гонок с местными горячими головами, по Италии участникам WCR запретили двигаться со стартовыми номерами, и их заклеивали.

Курьезов хватало. Мякинен не смог в Монце выехать из закрытого парка. Тогда, чтобы не нарушать регламент, он вытолкнул свой Escort наружу, а уже затем вызвал механиков. Обнаружилось, что... нет бензина!

Наши гонщики дивились, что пилоты западных команд брезгают ремонтом и падают перед простейшими поломками. Ремонт – дело обслуги. Психология бизнесменов: у каждого своя работа. В Лиссабоне, в дни отдыха, пилот одного из Citroen DS 21, Робер Нейрэ, еще и укатил на ралли в Марокко!

Наших же подводила дисциплина.

«Зачем бить копытами, пока тебя не взнуздали?» - запишет потом в дневнике штурман Виктор Щавелев по поводу выходки Ивана Астафьева (Экипаж №21), пришедшего на КВ в Титограде (так с 1946 по 1992 год называлась столица Черногории, город Подгорица) ноздря в ноздю с Собеславом Засадой. «Вот вам!» – сделал Астафьев характерный жест в ответ на замечания руководителей команды. И продолжал рвался вперед, нарушая командную тактику.

Между тем ралли-марафон – это в первую очередь тактика. На СУ под Руэном у знакомого нам Triumph 2500 PI Mk II Эвана Грина, Джека «Геленита» Стюарта и Хэмиша Кардно оборвало опору одного из передних колес. Срубив пару деревьев, машина уткнулась в дно небольшого оврага. Битый час какие-то местные энтузиасты вызволяли ее оттуда, чтобы она смогла на трех колесах «доковылять» до пункта контроля времени. Произошло это за десять минут до закрытия КВ. Мобилизовали все силы, чтобы привести ее в более-менее приличный вид. Пока механики потели, гонщики изучали карту и правила. И решили не отмечаться на двух КВ, а ехать напрямую по шоссе к третьему. Это оборачивалось шестью часами пенализации, но позволяло сократить отрыв.

На португальском СУ Арганил – Пампилоса в похожую ситуацию попал «Москвич» под №40. На 72,5 км давалась норма времени 65 мин. Горы, пыль, туман...

«Как увидишь дом, тормози!..» - напомнил штурман Валентин Кислых.

А тормоза «пустые»! «Москвич» несет мимо дома в пропасть. И не свернуть – повсюду зрители. Оказалось, камнем пробило тормозную трубку у правого заднего колеса. За считанные секунды Тенишев успел перебрать передачи «вниз», затянул ручник и направил машину по склону в кустарник, чтобы она завалилась набок у самого края обрыва. Следом шел Щавелев. Общими усилиями автомобиль товарищей поставили на колеса. Но где раздобыть тормозную жидкость? Местные жители лишь сочувственно пожимали плечами.

И тут Тенишев хлопнул себя ладонью по лбу, рассмеялся – чем, вероятно, немало удивил всех, кто был очевидцем его циркового номера, и нырнул под капот. В бачок главного тормозного цилиндра полилась... вода из емкости омывателя ветрового стекла. И на этой «тормозухе» Тенишев дошел не только до конца СУ, но и до самого Лиссабона.

Впрочем, и мытарства Triumph, где ехал Джек «Геленит», не кончились – из-за того, что один из цилиндров не работал, и оттуда вывернули свечу, испарения топлива на

ходу проникали в салон. Экипаж получил сильнейшее отравление. Хуже всего пришлось Джеку «Гелениту», незадолго до старта едва оправившегося от пневмонии. Он потерял сознание, пришлось везти в больницу. Тем не менее, по времени все сложилось так, что экипаж финишировал в Лиссабоне 69-м!

Всего же европейский отрезок закончил 71 автомобиль. Лидировал экипаж Рене Траутмана на Citroen DS21, затем шел Ханну Миккола на Ford Escort, затем еще один Citroen DS21, затем опять Ford Escort... Самый успешный из экипажей ВЛМС, Брайана Калчича на Triumph 2500 PI Mk II, был только шестым. Если измерять результат в призовых, то успешнее всех оказалось семейство Траутманов – среди женских экипажей лидировала Клодин, жена Рене, тоже на Citroen DS21. Из 5200 фунтов стерлингов семейство заработало 3800. Наши ничего не заработали. Экипаж Астафьева пришел 31-м, Хольм – 33-м, Лифшиц – 34-м, Потапчик – 42-м, Тенишев – 47-м. Мы были шестые среди марок и четвертые в национальном зачете. Главное, команда «Москвичей» дошла в полном составе.

Место подвигу

Шестнадцать тысяч миль в длину, 16 тысяч футов в высоту – подобрали удачную формулу марафона журналисты. Два перевала, Агуа Негра на высоте 4773 м на границе Чили и Аргентины, и Тиклио на высоте 4837 м в Перу – это огромные перепады высот, давлений и температур. Протяженность маршрута 13920 км, он вежливо заглядывал почти во все страны континента: Бразилию, Уругвай, Аргентину, Чили, Боливию, Перу, Эквадор, Колумбию. Дальше – кораблем в Панаму, и еще 4548 км.

Это самое судно, старый итальянский пароход «Верди», ждет в далеком порту Буэнавентура. Но на борт он готов принять только 35 экипажей, поэтому всем стоит поспешить... Впрочем, чем дальше уходил марафон, тем меньше у главного маршала гонки Джона Шпринцеля оставалось уверенности, что наберется и это количество. На этом пути целых 11 спецучастков... и еще два уже по дорогам Центральной Америки – в Коста-Рике, Никарагуа, Гондурасе, Сальвадоре, Гватемале и Мексике. Общая протяженность латиноамериканских СУ составляла свыше 5500 км, причем норма времени вынуждала держать среднюю скорость 110 км/ч и выше.

Вот выдержки из бюллетеня, распространенного туристическим клубом Бразилии: «Скоростной участок от Итупаранги до Канелы (384 км). Частые «слепые» повороты и узкие деревянные мостики»...

«Скоростной участок от Саладила до Эспартильяра (320 км). В зависимости от погоды, гонщикам придется бороться с вязкой грязью или с толстым слоем пыли»...

«Скоростной участок от Родео до Ла-Вины (815 км). Условия гонки будут особенно тяжелыми. Дорога резко меняет свой профиль. Высота 4500 метров. Ночь. Гонщиков окружает плотная темнота и пыль, закрывающая видимость на многочисленных крутых поворотах»...

«Дорога древних инков» (895 км). Высота 3750 метров. Дорогу окружают глубокие зияющие пропасти. В одном месте, за «слепым» поворотом, дорога обрывается в тысячметровую пропасть. Грунт каменистый, в некоторых местах покрытие напоминает стиральную доску».

Вероятно, читал его и знаменитый пилот Хуан Мануэль Фанхио, заявивший корреспонденту одной аргентинской газеты: «Мехико недостижим!»

Начались и «трудности перевода». Британец Джон Хэмсли на Peugeot 504 спросил дорогу у бразильского полицейского. Тот затребовал документы на машину. Оба ни слова не понимали, время шло, и Хэмсли попросту дал газ. Полицейский – в погоню. Конфликт удалось уладить с трудом.

На одной из улиц в Сан-Паулу «Москвич» №28 блокировали две местные машины, оттуда выскочили разъяренные люди с оружием. Бородач с автоматом начал вытаскивать из-за руля Леонтия Потапчика, второй ткнул стволом Юрия Лесовского. Бывший десантник в ответ ударил его кулаком по лицу и заблокировал дверь. Теперь ломались со всех сторон, машина ходила ходуном. Метрах в десяти стоял местный полицейский и самодовольно ухмылялся. Проснувшийся Баженов крикнул Потапчику: «Леня, жми на газ!» Лесовский, старший экипажа: «Леня, ни с места, убьют!» Вокруг собралась толпа. Бородач, безуспешно пытавшийся открыть запертую Потапчиком дверь «Москвича», дал очередь из автомата в воздух. Зеваки кинулись в стороны. Остался только паренек на вид лет 20-ти. Он приблизился к машине и спросил: «Американо?» Потапчик в ответ: «Русские!»

– Руссио? Гагарин?

– Да, Гагарин.

Через стекло Потапчик показал синий служебный паспорт с гербом. «Руссия, руссия, хе пассапорте!» – заговорил паренек, словно апеллируя к собравшимся. Бородач как-то сразу обмяк, и мотнул стволом автомата – проваливайте! Наши рванули и, как обнаружили уже в кромешной темноте, от переживаний забыли включить даже подфарники.

Как выяснилось, один из британских экипажей не то сбил, не то сильно напугал сына этого бородачого.

В четырехстах километрах от Монтевидео сошел с дистанции один из фаворитов – Рене Траутман. Виной – явная ошибка в легенде. «У нас в футболе это называют грязной игрой», – прокомментировал этот случай Джимми Гривз. На этом спецучастке, «Уругвайском приме», перед Траутманом стояла задача оторваться от наседавшего Микколы. И на повороте он не удержал машину. Все бы ничего, но сразу за поворотом находился узкий деревянный мостик, на который Траутман уже не попадал. Невредимый Траутман вылез из уничтоженного Citroen DS21 и расплакался, как младенец. На первых трех тысячах километров латиноамериканского участка марафон растерял 19 автомобилей.

Остальных ждал не переставший дождь в Пампасах и снег в Андах, дороги, по которым до них бродили только ламы...

Начинался боливийский прайм. Кордильеры. Горные дороги такие узкие, что полицейские перекрывают их по расписанию: сутки машины идут в одну сторону, сутки – в противоположную. Иначе не разъедешься. Экипаж Ивана Астафьева рвется вперед. Сафонов и Астафьев в одном экипаже – два заклятых друга-соперника. На ипподромных гонках в Москве схватывались жестко. И вот они в одной команде. А усталость такая, что Астафьев порой начинал дико орать, только чтобы не заснуть. (При этом сзади, как ни в чем не бывало, спал третий член экипажа, Гаркуша.) И Сафонов видит, что Астафьев клюет носом. Что делать? Поколебавшись немного, Сафонов размахнулся и, насколько позволяла тесная москвичовская кабина, врезал Астафьеву по лицу. А тот, потрянув головой, кричит: «Молодец! Бей еще раз!».

На ответственных участках могучий Астафьев не подпускал никого к рулю. Но и у железного организма есть предел. Поменялись. А через час Астафьев опять затребовал руль. Пока пересаживались, расчехляли дополнительные фары, мимо пронесся «Москвич» Гирдаускаса. Астафьев азартно бросился в погоню, даже не пристегнувшись. А дорога – поворот-в-поворот. В шлейфе пыли за машиной Астафьев не рассчитал ход, и «Москвич» №21 полетел под откос. Астафьева выбросило через дверь, машина прокатилась по нему. Все на глазах Гирдаускаса. Какой уж тут марафон – Гидраускас ударил в тормоза. Осторожно втащили Астафьева на разложенное сиденье его «Москвича», и Гирдаускас увез его в больницу. Место называлось Комарго. Телефона нет, поезд ходит два раза в неделю. Тяжелый ушиб затылочной части головы, глубокое кровоизлияние, перелом семи ребер – Астафьева надо было вытаскивать из этой дыры, чтобы оказать грамотную помощь. Но как?

И вот неожиданно его привозит на очередной пункт наша «техничка»! Евгений Андреев, догоняя команду, углядел у обочины мальчишек, играющих табличкой с номе-

ром 21. Остановились – оказалось, это Комарго, и здесь в фельдшерском пункте лежит русский гонщик. Астафьева удалось «вписать» в забитую до предела «техничку», двинулись. Но на высоте мотор не тянул, и один из подъемов не смогли одолеть. Вдвоем «техничку» не вытолкали – обессилили из-за кислородного голодания. И тогда за руль посадили покалеченного Астафьева, и принялись толкать втроем.

Что такое высокогорье, надо себе представлять. Разреженный воздух. Штурман польского гонщика Засады падал в обморок. В Лиме, на площадке у аэродрома, выделенной под закрытый парк, дежурили люди с кислородными баллонами, чтобы «подкармливать» механиков. У наших же – одна маска на троих, с запасом 45 мин. И то, мы обязаны были нести на бортах «москвиче» рекламу фирмы медицинского оборудования. Председатель ЦАМК Александр Васильевич Ипатенко, полковник, со связями в армейских кругах, пытался пробить нам маски отечественного производства, однако военные запротивились – секретная-вишь, разработка!

А вдогонку советской команде неслись телеграммы из Москвы: не считаясь с затратами, обеспечить прибытие «техничек» на завершающий этап в Панаму! То сэкономили на подготовке, то – «не считаясь с затратами». Еще в Лондоне, в номере третьеразрядного отеля, где разместилась советская делегация, прилетевший из Москвы Щавелев выложил перед Карлом Сочновым 40 000 долларов – бюджет команды! Но что они против 300 000, затраченных на подготовку заводом Citroen! Поговаривали, Ford вложил в эту авантюру целый миллион. Вспомнилось Сочнову, как с инженером торгпредства они носились по Лиме, скупая подходящие амортизаторы! (В городе не оказалось представительства Kopі.) И тут «Автоэкспорт» вступил в переговоры с колумбийскими военными, чтобы перебраться один из «Москвичей 427» транспортным самолетом ВВС.

Впрочем, за нас все решила «Дорога инков»: к пароходу пришли 26 машин. Причем в классе 1301-1600 см³ – всего шесть, из них три «Москвича». Поскольку оставались свободные места, нам разрешили поднять на борт и свою «техничку».

Завершающий этап марафона омрачила нелепая гибель одного из членов бразильской команды, Цейтнемера. На своей машине он свалился с причала и утонул в гавани. Кто он такой, кем был в команде? Если бы не репортаж в немецком Der Spiegel, о нем сегодня и не вспомнили бы. Куда больше всех потрясла нелепейшая гибель старейшего французского раллиста, 52-летнего Анри Идо Маранга на прекрасном Панамериканском шоссе, ведущем в Мехико.

Их с Полем Кольтеллони Citroen DS21 столкнулся с местным таксистом. Тот резко свернул к бензозаправке, не учтя, на какой скорости приближается Citroen. Страшный удар. Пожар. Маранг сгорел, Кольтеллони попал в больницу с тяжелейшими ожогами. «Эта дорога полита нашей кровью», – заявил Клодин Траутманн. На заключительном СУ, когда до финиша оставалось каких-то 300 км, внезапно застучал двигатель ее Citroen DS21.

Итак, 25810 км дистанции остались позади. Технический финиш World Cup Rally 70 состоялся 26 мая в местечке Фортин, в 250 км от Мехико. Все улицы по пути к финишу устилал ковер из роз. Гонку закончили всего 23 машины 13 марок. Ни одной итальянской, японской, шведской машины, ни единого Porsche. Лишь один Mercedes-Benz из пяти стартовавших, единственный Citroen из шести, один Peugeot из двенадцати! Не дошло машин с мотором объемом свыше трех литров.

Победитель, экипаж Ханну Миккола и Гунара Палма на Ford Escort показал на всем маршруте среднюю скорость... более 100 км/ч! Подсчитали, что гонщики провели на трассе в среднем по 400 часов.

А вечером 27 мая участников торжественно встречал олимпийский стадион «Ацтека» в мексиканской столице. На радостях Шпринцель обещал устроить еще один марафон в 1974 году, в преддверии очередного чемпионата мира по футболу. Эти планы нарушит арабо-израильская война, взлет цен на топливо...

Экипаж-победитель получил в общей сложности 11713 фунтов стерлингов призовых, включая 10000 фунтов стерлингов за победу в марафоне от организаторов и бонусы. Щедрый дождь всевозможных премий пролился мимо нашей команды.

Зато наших очень тепло встретили в Мехико. Пригласил к себе знаменитый художник-монументалист Давид Сикейрос – ему подарили модельку «Москвича», которую по заказу В/О «Автоэкспорт» только начал выпускать завод в Саратове. Увиделись и с нашими футболистами, легендарным Львом Яшиным.

А потом был футбол! Дружно смотрели матч СССР – Мексика, открывавший 31 мая чемпионат мира. Стараясь подчеркнуть свое расположение к гостям, мексиканцы повесили позади ворот транспарант. Это были, по-видимому, единственные русские слова, какие они знали: Пушкин и Водка. Гонщики, напуганные предупреждениями сотрудников оргкомитета об агрессивности мексиканских болельщиков, поначалу не знали, как себя вести. Потом начали орать: «Шайбу! Шайбу!» Мексиканцы посмотрели, и тоже закричали: «Шайбу! Шайбу!» Матч завершился нулевой ничьей.

Пусть мы и не заняли призовых мест, в том числе и командного, на которое так рассчитывали, настроение у всех было приподнятое – никто не ожидал, что «Москвичи» пойдут сложнейший маршрут тремя машинами из пяти (плюс «техничка»).

Гонщиков ждал завод. Они вошли в родную проходную пешком, без своих «коней». Как настоящих героев их представили к государственным наградам. Ветеранов, кто участвовал еще и в марафоне Лондон – Сидней – к орденам Трудового Красного Знамени, новичков – к медалям За трудовую доблесть. Но наградные листы отозвали. Завод премировал своих раллистов... мотоциклами «Урал». Решили, что дошедшим до финиша положен «Урал» с коляской, а сошедшим - без. В министерстве пожимали плечами: чудит директор Коломников, себестоимость «Москвича» такая же, как цена мотоцикла – порядка 1200 рублей. Почему не наградить автомобилями? Но исправлять ничего не стали. Из Ирбита мотоциклы доставили в закрытом контейнере – они все оказались с колясками. Так что кому-то еще пришлось за коляску доплачивать.

Что стало с прославленными «Москвичами»? Их нет, они призраки. Поначалу один «Автоэкспорт» возил по выставкам – в числе прочих его смогли увидеть и посетители Парижского автосалона 1970 года. Остальные вернули на завод, отдали молодым спортсменам, заездили... Кстати, в Союз машины возвращались в чреве АН-12, доставившего помощь жертвам страшного землетрясения в Перу, случившегося буквально спустя несколько дней после финиша марафона – 31 мая.

Так проходит мирская слава... Увы, пренебрежение к памятникам технической истории отличало ушедшую эпоху. Сегодня кузовная мануфактура Александра Бушуева предпринимает попытку вернуть нам кусочек исторической памяти – максимально точно воссоздать раллийный «Москвич-412» под номером 28, основываясь на сохранившихся документах и свидетельствах участников того легендарного марафона.

Результаты World Cup Rally 1970 года

Место	Экипаж	Автомобиль	Опоздание
1	Х. Миккола/Г. Палм	Ford Escort 1850GT	9 ч 7 мин
2	Б. Кулчеч/Дж. Сайер	Triumph 2.5PI	10 ч 25 мин

3	Р. Аалтонен/Г. Лиддон	Ford Escort 1850GT	10 ч 46 мин
4	П. Хопкирк/А. Нэш/Н. Джонстон	Triumph 2.5PI	12 ч 26 мин
5	Т. Мякинён/Ж. Степелер	Ford Escort 1850GT	14 ч 31 мин
6	Дж. Гривз/А. Фолл	Ford Escort 1850GT	19 ч 31 мин
7	П. Вансон/О. Тюрка/А. Лепринс	Citroën DS21	22 ч 3 мин
8	С. Засада/М. Ваховский	Ford Escort 1850GT	23 ч 59 мин
9	Р. Редгрэйв/П. Купер/Р. Фриборо	Morris 1800	24 ч 42 мин
10	Р. Смит/А. Уотсон/Ж. Дерулан	Austin Maxi	30 ч 35 мин
11	К. Табмэн/А. Веленский/Р. МакОлей	Austin 1800	32 ч 36 мин
12	Л. Потапчик/ /Ю. Лесовский/Е. Баженов	Moskvitch	34 ч 6 мин
13	В. Бендек/Д. Хюбнер/Х. Бургоа	BMW 2002ti	35 ч 14 мин
14	Р. Чэннон/Р. Купер	Ford Lotus Cortina	36 ч 43 мин
15	А. Риис/Г. Томас/У. Джеймс	Hillman Hunter	37 ч 50 мин
16	А. Кац/А. Клинг/А. Пфуль	Mercedes-Benz 280SE	38 ч 5 мин
17	Г. Хольм/В. Бубнов/К.Гирдаускас	Moskvitch	38 ч 52 мин
18	Ж. Дентон/П. Райт/И. Крейен	Morris 1800	39 ч 16 мин

19	Дж. Перкинз/Ж. Грин	Peugeot 404	40 ч 46 мин
20	С. Тенишев/В. Кислых/В. Широченко	Moskvitch	41 ч 5 мин
21	Р. Янссен/Я. Дик	Datsun 1600SSS	46 ч 1 мин
22	Т. Кингсли/П. Эванс/М. Скарлетт	Austin Maxi	46 ч 25 мин
23	Д. Харрис/М. Батлер	Ford Escort GT	66 ч 8 мин

Валерий Широченко

*Старший инженер в отделе рекламы и выставок В/О «Автоэкспорт», экипаж №40.
«Глаза и уши Автоэкспорта», как шутили в команде.*

«Скоростную стенограмму по Европе мы не писали, потому что тогда надо было привлекать опытного раллиста, который представляет, как поедут остальные. И без того предварительное легендирование маршрута было сопряжено с трудностями – в ту пору СССР не поддерживал дипломатических отношений с Испанией и Португалией, поскольку там были фашистские режимы. Поэтому визу на въезд в Испанию нам с Валентином Кислых пришлось ждать в Париже, а португальскую визу получать у консула в испанском городе Вальядолид. Но первое, что мы увидели, едва пересекли границу Португалии –

«Москвич-407». Причем черного цвета, в какой завод их не красил.

Сколько во время гонки мы сменили колодок – не счесть. В закрытый парк начинали пускать за полчаса до старта. Разрешалось без механиков обслуживать машину с использованием запчастей и инструмента, которые можно унести с собой. Тенишева мы не трогали – пусть подольше поспит – а сами успевали за это время полностью сменить комплект колодок».

Юрий Полторацкий

*Заместитель начальника бюро доводки и испытаний АЗЛК, инженер
в составе экипажа «технички». Как считает, попал в команду
во многом благодаря довольно живому испанскому.*

«Машины готовили по технологии Rolls-Royce. Сначала подбирали детали в пределах допусков, затем тщательно собирали, обкатывали, разбирали, дефектовали и уже затем собирали машины окончательно. На машинах стояли более надежные подшипники, поршневые кольца Goetze, сцепления Borg & Beck, подшипники SKF. Слабым местом конструкции были барабанные тормоза. В Европе из-за перегрева сгорали манжеты тормозных цилиндров, жидкость вытекала. Применили, так сказать, «ноу-хау»: не возились с каждым цилиндром по-отдельности, а отсоединяли от верхнего и нижнего шаровых пальцев всю поворотную стойку в сборе с тормозом и заменяли новой. Благо, имелся достаточный запас стоек. Здорово сэкономило время. В Латинской Америке начали лопаться чугунные ушки крепления передних тормозов. Ремонтник, по виду – сбежавший немец, поставил «гусиные лапки», не дававшие цилиндру отскочить, даже если ушко лопнет. Впо-

следствии на серийных машинах пошли усиленные ушки – то небольшое, что завод внедрил по результатам ралли.

Качество бензина в Латинской Америки было непредсказуемым. На этот случай в машинах лежал цилиндр из 3-мм стали с крышкой на резьбе, а внутри – бутылка от шампанского с жуткой гадостью – тетраэтилсвинцом. Поначалу мы опасались, а потом уже не глядя открывали пробку и лили этот яд в бензобак».

Юрий Лесовский

Заслуженный мастер спорта по ралли.

Технический финиш ралли состоялся в его день рождения.

«В Рио де Жанейро сразу после выезда из закрытого парка мы поехали заправляться. И одновременно меняли масло – отсасывали в колбу через отверстие для масляного щита. И тут подлетает лидер гонки Ханну Миккола и просит дать заправиться. Но отъехать мы с Потапчиком не можем. И в раздражении Миккола плюнул на капот нашего «Москвича» и уехал на этап. А спустя какое-то время в день отдыха гуляем по городу и встречаем финнов. А у Микколы – огромный синяк под глазом. И Аалтонен мне знаками показывает: это, мол, я его, за тот плевок.

На одном из этапов в Андах довелось выручить австралийский экипаж №32 на Austin 1800. Я шел сзади, вижу, виляет – судя по всему, из-за кислородного голодания засыпает за рулем этот парень, из русских, его звали Андреем. Ну, я поравнялся с ним, гуднул – двое в его команде в тот момент спали глухо, а он клевал носом. Но после моего сигнала проснулся. Я его, разумеется, обошел. Он потом всякий раз благодарил».

Марафоны – выдумка газетчиков

Соревнования на сверхдальние расстояния привлекали автомобилистов во все времена. 10 июня 1907 года стартовал пробег Пекин—Париж. Его маршрут протяженностью 16 тысяч километров был пройден итальянским экипажем Сципиона Боргезе, Луиджи Бардзини, Этторе Гвиццарди за 60 дней. На автомобиле Itala 35/45 HP спортсмены пересекли Китай, Монголию, Сибирь, центральные районы России и Европу. Пробег был устроен парижской газетой Le Matin. Из пяти стартовавших экипажей до финиша добрались четыре.

В 1908 году The New York Times затеяла соревнование на дистанцию 21 346 километров, от Нью-Йорка до Парижа (не считая переправы через океан). 12 февраля стартовало шесть экипажей. Трасса пролегла по всей территории США до Аляски, а далее от Владивостока через всю Россию и Европу. Чтобы преодолеть этот нелегкий путь, победителям Гансу фон Коппену, Гансу Кнаппе и Эрнсту Маасу (на машине Protos 30PS) потребовалось пять с половиной месяцев. Финиш состоялся 26 июля 1908 года. Однако приз отдали американскому экипажу на автомобиле Thomas Model 35 Flyer, пришедшему вторым 30 июля. Всего финишировало три автомобиля. По мотивам этого пробега в 1965 году была снята кинокомедия «Большие гонки».

Британские газеты Daily Express и Daily Telegraph в 1968 году организовали марафон Лондон – Сидней протяженностью более 16000 км. В нем приняли участие 100 экипажей, финишировало 56.

С этими соревнованиями может сравниться разве что ралли-марафон Vuelta a la America del Sud протяженностью 28592 км. Заметим, что общая дистанция других пробегов существенно увеличится, если включить в нее переходы по океану. В данном же случае, вся дистанция – «боевая». Этот суперпробег организовал Автомобильный клуб Ар-

гентины в 1978 году. Проходил марафон по странам Южной Америки от Буэнос-Айреса до Каракаса и обратно. Верхние четыре строчки в итоговом протоколе заняли заводские Mercedes-Benz 450SLC. Победил, кстати, Эндрю Коуэн, вполне оправившись к тому времени от головокружительного кульбита в Мексике и даже успевший неплохо выступить за команду Mitsubishi в нескольких традиционных ралли. В дальнейшем Коуэн станет одним из основателей спортбюро Mitsubishi Ralliart Europe, которое будет готовить в том числе и знаменитые спортпрототипы Mitsubishi Pajero к супермарафонам Париж – Дакар. На этот раз советская команда не принимала участия в южноамериканском турне. Однако в призерах оказался добрый друг советских спортсменов Собеслав Засада.

Глазами очевидцев

О памятном марафоне Лондон – Мехико участниками оставлено немало записей. Некоторые из них обрели форму книг.

Клеманов Ю.А. «Москвичи на «москвичах»». Москва, издательство «Московский рабочий», 1978 г. Сегодня эту книгу можно прочитать в электронном виде на сайте www.sovietrally.ru

Сочнов К.В. «Крутые дороги ралли». Москва, издательство ЦДТС, 2005. ISBN 5-94675-010-0. Настоящая библиографическая редкость, книга руководителя гоночной команды Карла Владимировича Сочнова открывает многие детали, оставшиеся за рамками официальных протоколов и репортажей.

Graham Robson, The Daily Mirror World Cup Rally 40. Книга одного из организаторов ралли вышла в апреле в английском издательстве Veloce Publishing. ISBN 978-1-845842-71-0, www.velocebook.com.